

Nr 508

Av herr **Bohman m. fl.**, *angående de statliga avgifterna för vissa inrikes flyglinjer.*

(Lika lydande med motion nr 423 i Första kammaren)

Det svenska inrikesflyget har under de senaste åren utvecklats i stort sett tillfredsställande. De krav som från olika håll rests på att sammanbinda olika delar av landet genom reguljära flygförbindelser har i allt större utsträckning kunnat tillgodoses. För kontakten med olika landsdelar liksom för den centrala administrationen har utvecklingen varit av stor betydelse.

Enligt vår uppfattning bör det reguljära inrikesflyget framdeles kunna spela en betydligt större roll än för närvarande. En fortsatt utbyggnad av detta trafikmedel kommer med säkerhet att få stor betydelse för den framtida lokaliseringspolitiken. Intresset för snabba flygförbindelser har kommit till uttryck i de betydande belopp som kommuner och landsting satsat på flygfält och andra anläggningar för inrikesflygets verksamhet. Samtidigt har man i många fall iklätt sig kostnadsansvar för flygverksamheten i uppbyggnadsskedet.

I årets statsverksproposition lämnas en redogörelse för den reguljära luftfarten och luftfartsverkets ekonomi. Departementschefen har i samband därmed erinrat om den rationaliseringsundersökning i fråga om luftfartsverket, som bedrivs inom statskontoret i samråd med luftfartsstyrelsen och som i stort sett torde vara färdig hösten 1963. I propositionen anmäles också att ökade statliga avgifter kommer att uttagas av flygföretagen — för inrikesflyget fr. o. m. 1 april 1963 — genom en av Kungl. Maj:t beslutad fördubbling av den s. k. passageraravgiften.

Det är uppenbart att en dylik avgiftshöjning kommer att medföra en betydande belastning för flygbolagen och väsentligt ökade priser för resenärerna. Avgifterna är redan nu så höga, att de på vissa inrikeslinjer torde komma att uppgå till nära 25 % av biljettpriset. Det föreligger risk för att dylika prishöjningar kan medföra trafikbortfall, som i sin tur kan leda till en indragning av vissa linjer och därmed till försämrad allmän transportservice.

Åtskilliga av de flyglinjer som tillkommit under de senaste åren torde ännu icke ha fått sådan stabilitet, att de är ekonomiskt självbärande. Vissa linjer passerar flera mellanlandningsstationer samt svagt belagda ändsträckor, vilket uppenbarligen påverkar lönsamheten.

Vi har i princip den uppfattningen, att olika trafikmedel bör bära sina kostnader. Denna grundsats torde dock icke ha kunnat tillämpas på allmänna kommunikationsmedel under uppbyggnadsskedet. Det förefaller oss sannolikt att om inrikesflyget skall kunna utvecklas på ett ur allmän kommunikationssynvinkel önskvärt sätt, principen icke heller **kan** tillämpas på inrikesflyget i själva uppbyggnadsskedet. Avsteg från grundsatsen kan alltså te sig nödvändiga för att möjliggöra att vårt land får ett livskraftigt inrikesflyg, som framdeles kan bära sina kostnader.

Den statliga avgiftsbeläggningen på inrikesflyget drabbar de nyetablerade korta och redan tidigare mindre bärkraftiga linjerna hårdare än de trafikstarka och sedan länge inarbetade flyglinjerna. Den statliga avgiftspolitikerna kan komma att leda till indragningar av vissa flyglinjer och därmed till ett uppehåll eller en tillbakagång i utvecklingen. Detta kan i sin tur medföra ett oekonomiskt utnyttjande av redan gjorda investeringar i flygfält och anläggningar för flygverksamheten. En sådan utveckling står uppenbarligen i strid med den aktivitet som bedrivits från kommunalt håll för att stimulera inrikesflyget och motverkar en framsynt och framstegsfrämjande politik inom kommunikationsväsendet.

I motioner vid förra årets riksdag, I: 442 och II: 521, hemställdes om en parlamentarisk utredning av det svenska luftfartsverkets målsättning och kostnadsansvar. Statsutskottet uttalade i sitt utlåtande över berörda motioner (nr 188), att det övervägande flertalet av de i ärendet hörda myndigheterna och organisationerna delade motionärernas uppfattning rörande behovet av den begärda utredningen. Även statsutskottet fann en sådan utredning angelägen. Eftersom emellertid Kungl. Maj:t den 16 november 1962 redan beslutat låta verkställa en dylik utredning, förutsatte utskottet att syftet med motionerna i huvudsak komme att tillgodoses.

Direktiv för utredningen har ännu ej utarbetats, och utredningen har icke heller tillsatts. Vi förutsätter emellertid, att den kommer att ägna särskild uppmärksamhet åt det statliga avgiftssystemet på berörda område samt åt förutsättningarna för en fortsatt snabb utveckling av inrikesflyget. Det kan därför icke vara lämpligt att i avvaktan på den berörda utredningen samt den ovan nämnda rationaliseringsundersökningen vidtaga sådana åtgärder som kan allvarligt påverka det växande inrikesflygets lönsamhet och utvecklingsmöjligheter. Med hänsyn härtill bör enligt vår mening i avvaktan på utredningarnas slutförande en omprövning äga rum i fråga om avgiftsbeläggningen på sådana flyglinjer som ännu icke uppnått full lönsamhet. En förnyad prövning synes därvid i första hand böra ske beträffande den fördubbling av passageraravgifterna, som Kungl. Maj:t beslutat vidtaga i fråga om inrikestrafiken fr. o. m. den 1 april 1963.

Med åberopande av vad här anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att Kungl. Maj:t i avvaktan på slutförandet av pågående och be-

slutade utredningar rörande luftfartsverkets ekonomi m. m. måtte ompröva de statliga avgifterna för vissa mindre bärkraftiga inrikes flyglinjer.

Stockholm den 25 januari 1963

Gösta Bohman

Gustav Nilsson

i Göingegården

Erik Magnusson

i Tumhult

Bengt Bengtson

i Solna

Carl Eric Hedin

Manne Ståhl

Einar Larsson

i Borby